








## Passenger air bag

**Patent number:** EP0861762  
**Publication date:** 1998-09-02  
**Inventor:** SPECHT MARTIN (DE)  
**Applicant:** HS TECH & DESIGN (DE)  
**Classification:**  
- international: B60R21/24; B60R21/22; B60R21/26; B60R21/32  
- european: B60R21/01H, B60R21/16B2B, B60R21/26  
**Application number:** EP19980102444 19980212  
**Priority number(s):** DE19971007997 19970227

## Also published as:

 DE19707997 (A1)  
 EP0861762 (B1)

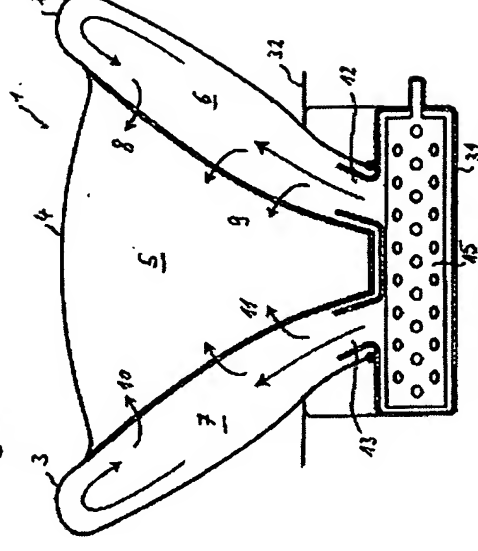
## Cited documents:

 WO9009908  
 DE2053565  
 DE29605585U  
 GB2289653  
 US5282646  
more >>

## Abstract of EP0861762

The passenger air bag has an impact protection device which, in normal operation, is arranged in the instrument panel of the vehicle. The device is inflated with gas following a sensor release. The inflatable device is divided into three separately inflatable chambers comprising cushion parts i.e. into a middle cushion part and two side parts.  
The chambers (6,7) of the two side cushion parts (2,3) are filled via the gas lines (12,13) before the middle cushion part (4). Preferably, when inflated, the side cushion parts are spaced apart from each other by a distance corresponding to the width of a child seat (9).

Fig. 2



Data supplied from the [esp@cenet](mailto:esp@cenet) database - Worldwide

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

**EP 0 861 762 A1**

(12)

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:  
02.09.1998 Patentblatt 1998/36

(51) Int. Cl.<sup>6</sup>: **B60R 21/24**, B60R 21/22,  
B60R 21/26, B60R 21/32

(21) Anmeldenummer: 98102444.1

(22) Anmeldetag: 12.02.1998

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
**AT BE CH DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU MC  
NL PT SE**  
Benannte Erstreckungsstaaten:  
**AL LT LV MK RO SI**

(30) Priorität: 27.02.1997 DE 19707997

(71) Anmelder:  
**HS Technik und Design Technische  
Entwicklungen GmbH  
82234 Wessling (DE)**

(72) Erfinder: **Specht, Martin**  
82340 Feldafing (DE)

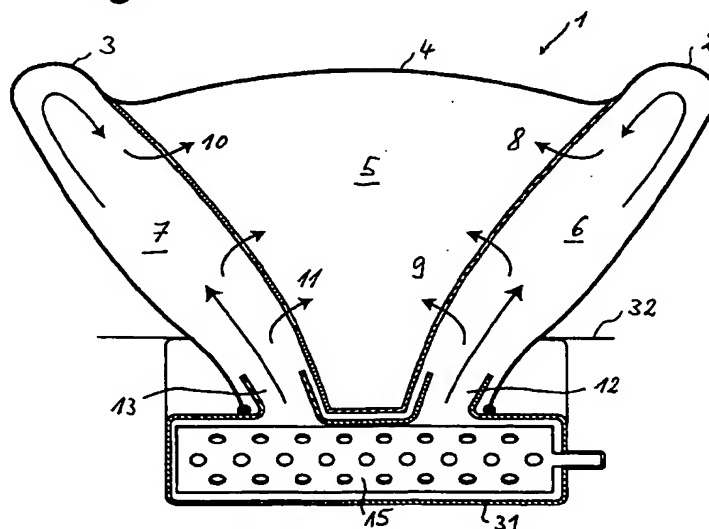
(74) Vertreter:  
**Nöth, Heinz, Dipl.-Phys.  
Patentanwalt,  
Mozartstrasse 17  
80336 München (DE)**

### (54) Beifahrerairbag

(57) Ein Beifahrerairbag mit einem im Normalbetrieb in einer Instrumententafel eines Kraftfahrzeugs angeordneten und infolge einer Sensorauslösung mit einem Füllgas aufblasbaren Aufprallschutz, der in drei separat aufblasbare Kammern umfassende Kissen-  
teile,

nämlich ein mittleres Kissen-  
teil und zwei seitliche Kissen-  
teile unterteilt ist, wobei die Kammern 6, 7 der beiden seitlichen Kissen-  
teile 2, 3 über die Gasführungen  
12, 13 zeitlich vor dem mittleren Kissen-  
teil 4 füllbar sind.

**Fig. 2**



**EP 0 861 762 A1**

## Beschreibung

Die Erfindung betrifft einen Beifahrerairbag nach dem Oberbegriff des Patentanspruches 1.

Ein derartiger Beifahrerairbag ist aus der JP 03-32956 A bekannt.

In solchen Airbagvorrichtungen, bei denen das aufzublasende Gaskissen ein großes Füllvolumen, insbesondere über 100 Liter und z.B. bis zu 130 Liter, hat, wirken wegen der erforderlichen kurzen Füllzeit in der Größenordnung von 20 bis 30 ms und ca. 80ms bei einem Beifahrerairbag erhebliche Kräfte. Wenn der Fahrzeuginsasse sich nicht in seiner normalen Sitzposition, sondern in einer sogenannten Out-Off-Position, z.B. beim Schlafen oder Hantieren im Handschuhfach, befindet, besteht eine hohe Verletzungsgefahr des Fahrzeuginsassen, wenn diese beim Füllen des Gaskissens wirkenden Kräfte auf den Kopf oder Toraxbereich des Fahrzeuginsassen zur Auswirkung kommen. Diese Gefahren bestehen insbesondere am Beifahrersitz. Wenn ferner ein Kindersitz am Beifahrersitz in Rebord-Position befestigt ist, besteht die Gefahr, daß der Beifahrerairbag beim Füllen mit hoher Kraft auf den Kindersitz einwirkt, woraus ebenfalls ein erhebliches Verletzungsrisiko für ein im Kindersitz befindliches Kind besteht. Die bisher auf dem Markt befindlichen Airbagvorrichtungen haben solche Gaskissen, die im wesentlichen nur dann eine Sicherheitsfunktion ausüben, wenn der Fahrzeuginsasse sich in normaler Sitzposition befindet, wobei auch die Anschnallpflicht beachtet werden muß.

Bei dem eingangs genannten bekannten Beifahrerairbag wird der aufblasbare Aufprallschutz durch drei Airbagkissen geschaffen. Im Normalbetrieb sind diese Airbagkissen in der Instrumententafel auf der Beifahrerseite des Kraftfahrzeugs in drei Kammern untergebracht. Jede Kammer ist durch Trennwände voneinander getrennt. Die drei Airbagkissen sind an eine gemeinsame Fülleinrichtung angeschlossen, welche die Trennwände durchdringend in den drei Kammern angeordnet ist. Die Befüllung der drei Airbagkissen erfolgt gleichzeitig. Im aufgeblasenen Zustand werden die Airbagkissen über Verbindungsbänder zusammengehalten. Durch die Anordnung der drei Airbagkissen in separaten Kammern ergibt sich eine aufwendige Montage der Airbagvorrichtung. Durch das gleichzeitige Aufblasen wird eine große Masse mit hoher Beschleunigung innerhalb kürzester Zeit auf den Beifahrer zubewegt.

Aufgabe der Erfindung ist es daher, eine Airbagvorrichtung der eingangs genannten Art zu schaffen, die eine verbesserte Sicherheitsfunktion, insbesondere auch bei Out-Off-Position des Fahrzeuginsassen gewährleistet.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch die kennzeichnenden Merkmale des Patentanspruches 1 gelöst.

Bei der Erfindung weist das Gaskissen seitliche an

ein mittleres Kissenteil angeformte Kissenteile auf, die zeitlich vor dem mittleren Kissenteil aufgeblasen werden.

Das mittlere Kissenteil liegt im aufgeblasenen Zustand der normalen Sitzposition des Fahrzeuginsassen gegenüber, während die beiden seitlichen Kissenteile sich zu beiden Seiten dieser Position erstrecken. Die beiden seitlichen Kissenteile sind im Winkel zu einer vertikalen Mittelebene des aufgeblasenen Kissens angeordnet. Dazwischen liegt das mittlere Kissenteil. Hierdurch wird erreicht, daß ein hoher Anteil des Füllvolumens sich nicht direkt auf den Fahrzeuginsassen zu bewegt, sondern seitlich von dieser Position. Das mittlere Kissenteil erstreckt sich gegenüber den seitlichen Kissenteilen um eine geringere Strecke in den Fahrgastraum, so daß auch bei einer vorverlagerten Stellung des Fahrzeuginsassen dieser Kissenteil dem Fahrzeuginsassen mit verminderter Kraft oder aufgrund seiner reduzierten Vorschubstrecke überhaupt nicht trifft. Ferner kann die Entfaltungsrichtung des Gaskissens bei einem Beifahrerairbag von der Armaturentafel in bevorzugter Weise annähernd vertikal oder mit sehr spitzem Winkel gegenüber der Vertikalen schräg nach oben gerichtet sein. Bei einem Unfallverlauf wirken die beiden seitlichen Kissenteile, die in zeitlich vor dem mittleren Kissenteil aufgeblasen werden, als Führungen für das nach vorne verlagerte Körperteil, insbesondere den Kopf des Fahrzeuginsassen zum mittleren Kissenteil hin, welches so weit in den Fahrgastraum ragt, daß es die erforderliche Schutzfunktion ausübt.

Das Gaskissen, welches im Kopf/Thorax-Bereich einen Schutz für den Körper des Fahrzeuginsassen bildet, kann mit einem unten liegenden Gaskissen, das im Kniebereich des Fahrzeuginsassen eine Schutzfunktion ausübt, kombiniert sein. Beide Gaskissen sind getrennt voneinander angeordnet und werden gegebenenfalls auch von separaten Füllgasquellen beliefert.

Bei einem Beifahrerairbag ist das Gaskissen bzw. sind die Gaskissen in der Weise ausgebildet, daß auf einen auf dem Beifahrersitz angeordneten Kindersitz, insbesondere Rebord-Schalensitz, beim Aufblasen keine überhöhten Kräfte einwirken. In bevorzugter Weise wird dies dadurch erreicht, daß zwischen dem oben angeordneten Gaskissen und dem unten angeordneten Gaskissen ein Freiraum vorgesehen ist. Der Kindersitz, insbesondere Rebord-Schalensitz, kann daher verschiedene Neigungsstellungen des Kopfteiles aufweisen, ohne daß auf diesen Kopfteil überhöhte Kräfte beim Aufblasen der Gaskissen wirken. Die Unterseite des oben liegenden Gaskissens und die Oberseite des unten liegenden Gaskissens können dabei so gestaltet sein, daß das Kissengewebe beim Aufblasen am Schalenkörper des Kindersitzes vorbei bewegt wird oder den Schalenkörper nur im spitzen Winkel und gegebenenfalls annähernd tangential trifft, so daß nur eine geringe Krafteinwirkung auf den Kindersitz ausgeübt wird.

Um ein gezieltes Aufblasen des jeweiligen Gaskissens, insbesondere in zeitlicher Aufeinanderfolge derart, daß zunächst die beiden seitlichen Kisseanteile und dann das mittlere Kisseanteil aufgeblasen werden, zu erreichen, können mehrere Kammern, d.h. wenigstens drei Kammern, vorgesehen sein, von denen zwei Kammern zum Aufblasen der beiden seitlichen Kisseanteile dienen. Wenigstens eine Kammer dient zum Aufblasen des mittleren Kisseanteils.

In bevorzugter Weise ist das Gaskissen in der Weise ausgebildet, daß die jeweilige beim Aufblasvorgang im Bereich des Füllvolumens des Gaskissens vorhandene Situation berücksichtigt wird. Insbesondere wird der Aufblasvorgang dabei in Abhängigkeit davon gesteuert, ob im Bereich des Aufblasvolumens im Fahrgastraum Gegenstände, beispielsweise ein Kindersitz oder eine Person mit einem Körperteil, insbesondere in Out-Off-Position vorhanden ist. In Ausgestaltung der Erfindung kann die pro Zeiteinheit in die jeweiligen Kammern des Gaskissens gelieferte Gasmenge durch den ungehinderten Vorschub des Gaskissens in den Fahrgastraum gesteuert werden. Diese Steuerung findet bevorzugt in Echtzeit statt, wobei die jeweiligen Gaskammern des Gaskissens solange befüllt werden, bis während des Vorschubes ein Gegenstand den Vorschub des Gaskissens beim Entfalten behindert. Dies kann beispielsweise ein zu weit vorverlagertes Körperteil des Fahrzeuginsassen sein oder ein auf den Beifahrersitz angeordneter Kindersitz. Insbesondere Beifahrer, welche nicht in der normalen Sitzposition im Beifahrersitz sich befinden, sondern beispielsweise in einer vorverlagerten Stellung (Out-Off-Position z.B. beim Schlafen), können dem Vorschub des Gaskissens im Wege stehen. Die in das Gaskissen gelieferte Gasmenge wird dann so gesteuert, daß nur noch ein verringertes Füllvolumen an Gas eingebracht wird. Hierdurch wird die Verletzungsgefahr insbesondere des Beifahrers oder eines im Kindersitz befindlichen Kindes erheblich verringert.

In bevorzugter Weise ist die in das Gaskissen gelieferte Gasmenge proportional einer abgetasteten Länge und/oder Zeit des ungehinderten Vorschubs des Gaskissens in den Fahrgastraum. Die Vorschubabtafung erfolgt während des Füllvorgangs, wobei die Steuerung des Füllvorgangs in Abhängigkeit vom Auftreten eines Hindernisses in das sich ausbreitende Füllvolumen des Gaskissens erfolgt. Der sich zeitlich an die Vorschubabtafung anschließende Füllvorgang wird bei Auftreten eines Hindernisses beendet. Hierdurch wird eine begrenzte Menge an Füllgas in das Gaskissen geliefert.

Die dem Gaskissen zugeführte Menge an Füllgas kann durch eine Ventilsteuerung eingestellt werden. Beispielsweise kann hierzu eine Blendenvorrichtung verwendet werden, welche die gewünschte Zufuhr der Gasmenge in die jeweiligen Kammern gewährleistet und die restliche vom Gasgenerator erzeugte Gasmenge so umleitet, daß sie nicht in das Gaskissen gelangt. Hierzu können eine oder mehrere gesteuerte

Blenden im Gasströmungsweg zwischen der Gasquelle (pyrotechnischer Gasgenerator, Hybridgas-generator oder dergleichen) und den jeweiligen Kammern, die mit dem Füllgas zu versorgen sind, vorgesehen sein.

In bevorzugter Weise erfolgt die Zuführung der Füllgasmenge in den Gassack stufenweise. Dies kann durch mehrere Gasgeneratoren erreicht werden, die in zeitlicher Aufeinanderfolge in Abhängigkeit von dem ungehinderten Vorschub des Gaskissens für den Füllvorgang angezündet werden. Als Kriterium für ein Hindernis kann die Vorschubgeschwindigkeit des Gaskissens, während des Füllvorgangs, abgetastet werden. Zur stufenweisen Belieferung des Gaskissens, insbesondere in Abhängigkeit von der behinderungsfreien Vorschubabtafung, können die jeweiligen Kammern durch trennbare Verschlüsse insbesondere Aufreisnähte in mehrere Fächer unterteilt sein. Die Befüllung der Fächer erfolgt in Abhängigkeit von der jeweiligen Vorschubabtafung. Hierbei kann der Vorschub des mittleren Kisseanteils und der jeweilige Vorschub der beiden seitlichen Kisseanteile separat erfolgen, so daß in Abhängigkeit von dieser Abtafung jeweilige Fächer in diesen Kisseanteilen befüllt werden.

Die Zufuhr des Füllgases in das Gaskissen kann in der Weise erfolgen, daß bei fertig gefülltem Gaskissen im mittleren Kisseanteil ein niedrigerer Fülldruck, insbesondere mit Normaldruck oder gering darüber vorliegt als in den beiden seitlichen Kisseanteilen. Ferner kann der Füllgasdruck insbesondere im mittleren Kisseanteil in Abhängigkeit vom Gewicht des auf dem Beifahrersitz befindlichen Fahrzeuginsassen eingestellt werden.

Zusätzlich kann am Beifahrersitz bei einem befestigten Kindersitz ein Begrenzungsriegel aktiviert werden, welcher eine Verstellung des Beifahrersitzes nach vorne begrenzt. Hierdurch wird gewährleistet, daß bei verschiedenen Neigungsstellungen, insbesondere des Kopfteils des Rebord-Schalensitzes, auf diesen keine überhöhten Kräfte beim Aufblasen der Gaskissen ausgeübt werden.

Anhand der Figuren wird an Ausführungsbeispielen die Erfindung noch näher erläutert. Es zeigt:

Fig. 1: in perspektivischer Darstellung verschiedene Anordnungen von aufgeblasenen Gaskissen am Beifahrersitz in einem Kraftfahrzeug;

Fig. 2: in Draufsicht das aufgeblasene Gaskissen;

Fig. 3: ein Muster von Sollbruchlinien in einer Abdeckung, unter welcher das Gaskissen im Ruhezustand angeordnet ist;

Fig. 4: in schematischer Darstellung, das im Ruhezustand angeordnete Gaskissen;

Fig. 5: ein weiteres Ausführungsbeispiel der Erfin-

dung in Draufsicht und in aufgeblasenem Zustand des Gaskissens;

Fig. 6: eine Seitenansicht einer in einem Fahrzeuginnenraum angeordneten Ausführungsform der Airbageinrichtung;

Fig. 7: ein Ausführungsbeispiel für eine Ventilsteuerung der Füllung des Gaskissens;

Fig. 8: ein Ausführungsbeispiel zur Anordnung des Gaskissens an einer Airbagwanne in Draufsicht;

Fig. 9: ein Blockschaltbild zur Erläuterung der gesteuerten Einstellung der Füllgasbeschickung des Gaskissens; und

Fig. 10: verschiedene Entfaltungsstufen des Gaskissens.

Die dargestellten Ausführungsbeispiele einer Airbagvorrichtung besitzen ein im Ruhezustand in der Instrumententafel untergebrachtes Gaskissen 1 und können ein im vertikalen Abstand davon angeordnetes unten liegendes Gaskissen 25 (Fig. 6) aufweisen. Das Gaskissen 1, von dem perspektivische Darstellungen verschiedener Ausführungsformen im aufgeblasenen Zustand in den Darstellungen (A), (B), (C) der Fig. 1 gezeigt sind, besitzt ein mittleres Kissenteil 4. Zu beiden Seiten dieses mittleren Kissenteils befinden sich seitliche Kissenteile 2, 3. Die seitlichen Kissenteile 2, 3 ragen mit einer größeren Strecke in den Fahrzeuginnenraum als das mittlere Kissenteil 4. Wie aus den Figuren zu ersehen ist, ragt das mittlere Kissenteil 4 im aufgeblasenen Zustand soweit in den Fahrzeuginnenraum, insbesondere vor einen Beifahrersitz 26, daß bei einem Unfall vorverlagerte Körperteile geschützt werden. Das obere Gaskissen 1 dient zum Schutz im Kopf- und Torax-Bereich, und das unten liegende Gaskissen 25 (Fig. 6) dient als Aufprallschutz im Kniebereich. Bei der Ausführungsform der Fig. 1(C) ist ein unterer, den unteren Teil der Instrumententafel umfassender Kissenansatz 62 für den Knieschutz angeformt.

Durch die beiden seitlichen Kissenteile 2, 3 wird erreicht, daß das Füllvolumen des gesamten Gaskissens 1 reduziert sein kann gegenüber herkömmlichen Gaskissen bei verbesserter Sicherheitsfunktion. Die verbesserte Sicherheitsfunktion ergibt sich vor allem dahingehend, daß auch dann, wenn der Fahrzeuginsasse in einer Out-Off-Position sich auf dem Fahrzeugsitz befindet, durch die seitlichen Kissenteile 2, 3 ein sicherer Aufprallschutz gewährleistet wird. Die seitlichen Kissenteile wirken als Führungselemente für das vorverlagerte Körperteil in Richtung auf das mittlere Kissenteil 4 zu, welches dann den endgültigen Aufprallschutz gewährleistet. Da das mittlere Kissenteil 4, welches sich im wesentlichen über die gesamte Breite der

Sitzposition erstreckt, nur ein reduziertes Füllvolumen aufweist und infolgedessen in einer reduzierten Strecke sich in den Fahrgastraum erstreckt, wird vermieden, daß bei vorverlagertem Körper des Fahrzeuginsassen, z.B. in Schlafposition oder beim Hantieren im Handschuhfach, der vorverlagerte Kopf des Fahrzeuginsassen mit überhöhter Kraft beim Aufblasen des Gaskissens getroffen wird. Ferner kann in bevorzugter Weise die Aufblas- und Entfaltungsrichtung im spitzen Winkel zur vertikalen Richtung oder annähernd vertikal nach oben erfolgen.

Wenn auf dem Beifahrervordersitz 26 ein Kindersitz 27, insbesondere in Form eines dargestellten Rebord-Schalensitzes, angeordnet ist, wird durch die Gestaltung des oberen Gaskissens 1 und/oder des unteren Gaskissens 25 gewährleistet, daß beim Aufblasen der Gaskissen keine überhöhten Kräfte auf den Kindersitz wirken unabhängig von der Neigung des Lehnenteils des Kindersitzes. In der ausgezogenen Sitzposition (mit relativ hoch gestellter Lehne des Kindersitzes ist die Anordnung so, daß das mittlere Kissenteil 4 des oben liegenden Gaskissens 1 den Kindersitz nicht berührt. In tiefer liegenden Neigungsstellungen des Kindersitzes, z.B. in der strichlierten Stellung in der Fig. 6 und darunter, befindet sich die Lehne des Kindersitzes 27 im Bereich des vertikalen Abstandes zwischen den beiden Gaskissen, so daß auch hier keine Kräfte auf den Kindersitz einwirken. Durch die beiden seitlichen Kissenteile 2 und 3 des oben liegenden Gaskissens 1 wird der Kindersitz seitlich abgesichert. Je nach Länge der Seitenteile 2 und 3 erreicht man einen zusätzlichen Seitenaufprallschutz.

Dadurch, daß die seitlichen Kissenteile 2, 3 im wesentlichen seitlich der normalen Sitzposition und auch der vorkommenden Out-Off-Positionen auf der einen Seite beim Aufblasen bewegt werden, besteht keine Gefahr einer überhöhten Krafteinwirkung auf den Körper des Fahrzeuginsassen und auf den Kindersitz 27 beim Füllen des Gaskissens. Auf der einen Seite erstreckt sich das aufgeblasene seitliche Kissenteil 3 entlang der seitlichen Innenraumbegrenzung (Vordertür, seitliches Vorderfenster) in den Fahrzeuginnenraum. Auf der anderen Seite erstreckt sich das seitliche Kissenteil 2 etwa in die Längsmittlebene des Fahrzeuginnenraums.

Wie insbesondere aus den Figuren 2 und 5 zu ersehen ist, werden die beiden seitlichen Kissenteile 2 und 3 im Winkel schräg nach außen, aus der in der Figur 4 gezeigten Ruheposition entfaltet und aufgeblasen. Mit Hilfe von Gasführungen 12 und 13 können den Kammern 6 und 7 der seitlichen Kissenteile 2 und 3 zugeordnete schräg nach außen gerichtete Gasströmungen erzeugt werden. In horizontaler Ausdehnung ist die Breite des jeweiligen seitlichen Kissenteils 2, 3 geringer als die des mittleren Kissenteils 4. Beim Aufblasen bzw. Entfalten der seitlichen Kissenteile 2 und 3 werden Öffnungen für Strömungswege 8, 9 und 10, 11 aus den seitlichen Kammern 6 und 7 in eine mittlere Kammer 5

des mittleren Kissentheils 4 geöffnet. Hierfür können speziell geformte Schlitze oder auch Ventile vorgesehen sein, welche nach dem Entfalten der seitlichen Kissentheile 2 und 3 in die mittlere Kammer 5 geöffnet sind. Bei dem in der Figur 2 dargestellten Ausführungsbeispiel wird das Füllgas von einem Gasgenerator 15 erzeugt. Der Gasgenerator 15 kann in bekannter Weise ausgebildet sein und an seinem Umfang Gasauslaßöffnungen aufweisen. Nach dem Zünden des Gasgenerators 15, welches durch einen fahrzeugsensitiven Beschleunigungssensor veranlaßt werden kann, wird ausströmendes Gas von einer den Gasgenerator 15 umfassenden Umhüllung 31 gesammelt und durch die Gasführungen 12, 13 zuerst in die Kammern 6 und 7 der seitlichen Kissentheile 2 und 3 eingeleitet. Anschließend werden die Gasströme in den aufgeblasenen Kissentheilen 2 und 3 durch die geschaffenen Öffnungen entlang der Strömungswege 8 und 9 und 10 und 11 in die Kammer 5 des mittleren Kissentheils 4 geleitet. Die Gasströmungswege sind durch Pfeile in der Figur 2 verdeutlicht. Gegenentfalls kann eine Umlenkung der Gasströme in den entfalteten seitlichen Kissentheilen 2 und 3 zu den Öffnungen in den Gasströmungswegen 8 und 10 erfolgen. Die Füllung des mittleren Kissentheils 4 erfolgt zeitverzögert gegenüber der Füllung der seitlichen Kissentheile 2 und 3, wobei der Zeitunterschied ca. 10 bis 12 ms betragen kann.

Hierdurch erreicht man ein „sanftes Aufblasen“ des Gaskissens 1 aufgrund einer zeitverzögerten Gasstromführung in einem Mehrkammersystem des Gaskissens.

Durch den zeitlich vorgeschobenen Druckaufbau in den seitlichen Kissentheilen 2 und 3 erreicht man eine Einweiserfunktion, durch die etwa V-geformte Kontur der seitlichen Kissentheile 2 und 3. Bei einer Out-Of-Position des Fahrzeuginsassen, wird ein Abrutschen außerhalb des Airbagbereiches verhindert. Durch die beiden im Winkel zueinander gerichteten seitlichen Kissentheile wird eine zur Mitte des Gaskissens hin gerichtete Einweiserfunktion erreicht. Zu dem Zeitpunkt, in welchem die maximale Unfallschwere auftritt, ist auch das mittlere Kissen 4 aufgeblasen, so daß die volle Sicherheitsfunktion erreicht wird.

Die Befüllung des Gaskissens erfolgt so, daß die beiden seitlichen Kissentheile 2 und 3 etwa V-förmig sich öffnend aus der Airbagwanne, in welcher sie im Ruhezustand angeordnet sind, sich nach außen entfalten. Die Figur 10 zeigt von unten nach oben verschiedene aufeinanderfolgende Entfaltungsstufen (a) bis (e) des Gaskissens. Der Körper, insbesondere Kopf- und Toraxbereich des vorverlagerten Fahrzeuginsassen wird vom Gaskissen auch an seinen beiden Seiten erfaßt. Das Gewebe, welches das mittlere Kissen umgibt, wird segelartig zwischen den beiden seitlichen Kissentheilen gespannt. Es kann daher im mittleren Kissen 4 ein geringerer Fülldruck aufgebaut werden als in den beiden seitlichen Kissentheilen, wodurch ein weiches Einsinken des vorgelagerten Körpers des Fahrzeugin-

sassen mit ausreichender Schutzfunktion erreicht wird. Die beiden seitlichen Kissentheile 2 und 3 umfassen den eingetauchten Körper des Fahrzeuginsassen von der Seite und gewähren so auch einen Seitenaufprallschutz.

Bei den beiden in der Fig. 1 dargestellten Ausführungsformen der Darstellungen (B) und (C) ist an der Oberseite des Gaskissens ein Verbundkissen 61, über welches die beiden Kammern 6 und 7 der beiden seitlichen Kissentheile 2 und 3 miteinander verbunden sind, vorgesehen. Die Befüllung dieses oberen Verbundkissenteils 61 kann über die Kammern 6 und 7 der seitlichen Kissentheile erfolgen. Durch dieses Verbundkissen 61 wird nach oben für den eingetauchten Körper des Fahrzeuginsassen eine zusätzliche Schutzfunktion gewährleistet.

Bei den dargestellten Ausführungsbeispielen ragen die seitlichen Kissentheile 2 und 3 weiter in den Fahrgastraum als das mittlere Kissen 4. Es ist jedoch auch möglich, daß das mittlere Kissen 4 mit dem äußersten Rand seiner Wölbung sich gleich weit oder etwas weiter in den Fahrgastraum schiebt als die jeweiligen äußeren Kanten der seitlichen Kissentheile 2 und 3.

Zur Unterstützung der winkelgerichteten Gasströme in die Kammern 6 und 7 sind in bevorzugter Weise die Gasführungen 12 und 13 gegenüber einer vertikalen Mittelebene im Winkel nach außen gerichtet und können zusätzliche Leitbleche 45 (Fig. 7, 8) aufweisen. Zur Unterstützung der gewünschten Entfaltung ist das Gaskissen 1 im Ruhezustand (Fig. 4) in einer separaten Kammerfaltung (Sektionsfaltung) in einem Airbagfach angeordnet. Hierdurch wird die oben erläuterte Entfaltung der Kissentheile 2, 3 und 4 erreicht. In einer Abdeckung 32, unter welcher das Gaskissen in dem Airbagfach im Ruhezustand gefaltet ist, können in bevorzugter Weise linienförmige Schwachstellen bzw. Sollbruchstellen 34 eingeformt sein, die die geschilderte Entfaltung unterstützen. Eine geeignete Form derartiger Schwachstellen, insbesondere an der Innenseite der Abdeckung 32 ist in der Figur 3 dargestellt. Hierdurch werden in strichpunktierten Linien 33 gezeigte Scharniere gebildet, um welche die von den Sollbruchlinien 34 gebildeten Klappen, beim Öffnen der Abdeckung 32 geschwenkt werde. Bei der in Figur 3 dargestellten Ausführungsform, werden zwei seitliche dreieckförmige Klappen 35 und 36 und in der Mitte dazwischen zwei trapezförmige Klappen 37 und 38 gebildet.

An Stelle eines Gasgenerators können auch mehrere Gasgeneratoren, welche den jeweiligen Kammern zugeordnet sind zum Einsatz kommen, wobei bei der in der Figur 2 gezeigten Ausführungsform jeder Kammer 5, 6, und 7 ein Gasgenerator zugeordnet sein kann.

Bei dem in der Figur 5 dargestellten Ausführungsbeispiel sind die Kammern 5, 6 und 7 durch auftrennbare Zwischenwände 16, welche im jeweils teilweise gefüllten Zustand des Gaskissens sich senkrecht zur Vorschubrichtung erstrecken, jeweils in mehrere Fächer (drei Fächer beim dargestellten Ausführungsbeispiel)

unterteilt. Die Trennwände 16 werden bevorzugt durch Aufreißnähte ausgebildet, welche durch den stufenweise von den jeweils den Fächern zugeordneten Gasgeneratoren 16 bis 24 erzeugten Fülldruck, aufgerissen werden. Die Aufreißnähte verlaufen bevorzugt parallel zur jeweiligen Faltung des Kissentells.

Bei dieser Ausführungsform wird ferner die Vorschubgeschwindigkeit bevorzugt im Bereich jedes Kissentells abgetastet. Wenn sich die Vorschubgeschwindigkeit ändert, ist dies ein Merkmal für ein Hindernis im Ausbreitungsweg des jeweiligen Kissentells 2, 3, 4. Zur Abtastung der Vorschubgeschwindigkeit dienen den jeweiligen Kissentellen zugeordnete Schnüre 39, 40 und 41. Diese Schnüre sind mit jeweils vorderen Ende der Kissentell 2, 3 und 4 verbunden. Beim Aufblasen der Kissentelle wird die Geschwindigkeit, mit welcher die jeweiligen Schnüre 39, 40, 41 ausgezogen werden, gemessen. Wenn ein Abfall der Vorschubgeschwindigkeit eintritt, wird der Gasgenerator der dem nächstfolgenden Fach zugeordnet ist, nicht gezündet, so daß die entsprechende Trennwand bzw. Aufreißnaht 16 in der jeweiligen Kammer geschlossen bleibt. Hierdurch wird gewährleistet, daß selektiv bei den jeweiligen Kissentellen 2, 3 und 4 die Vorschublänge in den Fahrzeuginnenraum nur so weit geht, bis ein Hindernis im Vorschubweg des jeweiligen Kissentells vorliegt. Gleichzeitig wird jedoch auch bei einer Teilausblasung der jeweiligen Kammern der Kissentelle ein straffes Gaskissen erreicht, welches bei einem Aufprall die erforderliche Sicherheitsfunktion ausübt.

Wenn beispielsweise nach dem Aufblasen der ersten beiden Fächer in einer jeweiligen Kammer 5, 6, 7 im Vorschubweg ein Hindernis z.B. ein Körperteil des Fahrzeuginsassen liegt, wird das Aufblasen des nächstfolgenden Faches in der jeweiligen Kammer, durch Nichtzündungen des zugeordneten Gasgenerators verhindert, so daß die jeweilige Trennwand 16 bzw. Aufreißnaht geschlossen bleibt. Die Abtastung der Vorschubbewegung kann in der Weise erfolgen wie es in der deutschen Patentanmeldung DE 196 11 384.9 beschrieben ist.

Bei der Bewegung des jeweiligen Kissentells 2, 3 und 4 in den Fahrgastraum werden auch die zugeordneten Bänder bzw. fadenförmigen Abtastmittel 30, 40, 41 mitbewegt. Die Bewegung wird von einer Abtasteinrichtung 46 festgestellt. Wenn sich in dem Auskleidungsweg der jeweiligen Kissentelle ein Hindernis befindet, wird die Auskleidungsgeschwindigkeit abgebremst. Hierdurch wird auch die Auszugsgeschwindigkeit des Abtastmediums 39, 40, 41 gebremst, d.h. die pro Zeiteinheit von der Abtasteinrichtung 46 abgetastete Vorschubbewegung wird abgebremst. Aus dem Meßsignal der Abtasteinrichtung 46 wird während der Vorschubbewegung und damit während der Auszugsbewegung des jeweiligen Abtastmediums 30, 40, 41 ein der abgetasteten Strecke entsprechendes Signal von einer an die Abtasteinrichtung 46 angeschlossenen Einrichtung 47 (Vorschublängeneinrichtung) gebildet.

Gleichzeitig kann auch ein von der Vorschubzeit (Abtastzeit) abhängiges Signal durch eine an die Abtasteinrichtung 46 angeschlossene Einrichtung 48 (Vorschubzeiteinrichtung) gebildet werden. Sowohl die Einrichtung 47 zur Erfassung der Abtastlänge als auch die Einrichtung 48 zur Erfassung der Vorschub- bzw. Abtastzeit liefern ihre Ausgangssignale an eine Einrichtung 49 zur Bestimmung der Abtastgeschwindigkeit. Das von der Einrichtung 49 gebildete Signal entspricht der Geschwindigkeit, mit welcher der Vorschub des jeweiligen Gaskissentells 2, 3, 4 während des Füllvorgangs erfolgt. Während des ungehinderten Vorschubs des Gaskissens ändert sich die Abtastgeschwindigkeit kontinuierlich bis zu einem Endgeschwindigkeitswert.

Mit Hilfe einer an die Einrichtung 49 angeschlossenen Einrichtung 50 läßt sich eine diskontinuierliche Änderung der Auszugsgeschwindigkeit feststellen. Die Einrichtung 50 stellt eine Diskontinuität des Vorschubgeschwindigkeitssignals, welches die Einrichtung 49 bildet, fest. Diese Diskontinuität kann beim Abbremsen der Vorschubbewegung des jeweiligen Gaskissentells durch ein Hindernis auftreten. Die Einrichtung 50 liefert zu diesem Zeitpunkt ein Stoppsignal an eine Einrichtung 51, in welcher fortlaufend die Ist-, Vorschub- bzw. Abtastzeit, beispielsweise durch eine entsprechend ausgebildete Zelleinrichtung während der Vorschubbewegung bestimmt wird. Die Einrichtung 51 kann hierzu an die Einrichtung 48 angeschlossen sein. Gleichzeitig kann die Einrichtung 50 ein entsprechendes Stoppsignal an eine an die Einrichtung 47 angeschlossene Einrichtung 52 liefern, welche während der Vorschubbewegung die jeweilige Ist-Abtastlänge feststellt. Wenn das Stoppsignal von der Einrichtung 50 an die Einrichtung 52 geliefert wird, stoppt diese den entsprechenden Zellvorgang, so daß die Abtastlänge der Vorschubbewegung zum Zeitpunkt der aufgetretenen Diskontinuität, insbesondere bei der Abbremsung durch ein Hindernis bestimmt ist. Beide Einrichtungen 51 und 52 oder eine der beiden Einrichtungen liefern ein dem Abtastzeitende bzw. dem Abtastlängenende proportionales Signal an einen Vergleicher 53 und/oder Vergleicher 55. Der Vergleicher 53 ist mit einem Speicher 54 verbunden, in welchem die zum Füllen des gesamten Füllvolumens des Gaskissens, insbesondere des jeweiligen Füllvolumens der einzelnen Kissentelle 2, 3, 4 erforderliche Gesamtzeit gespeichert ist. Eine an den Vergleicher 55 angeschlossene Speichereinrichtung 56 enthält einen der gesamten Auszugsstrecke des jeweiligen Abtastmediums (Schnüre bzw. Bänder 39, 40, 41) entsprechenden Wert.

Wenn während der Abtastung beim Füllvorgang ein Hindernis beispielsweise in Form eines Kindersitzes oder eines vorverlagerten Körperteils des Fahrzeuginsassen die Vorschubbewegung des jeweiligen Kissentells 2, 3, 4 behindert, wird durch die Einrichtung 50, bevor die gesamte Länge des Abtastmediums ausgezogen ist, das Stoppsignal an die Einrichtung 51 und/oder Einrichtung 52 geliefert. Das abgetastete Zeitende



und/oder die abgetastete Auszugslänge sind dann geringer als die in den Speichern 54 und/oder 56 gespeicherten Werte für die Abtastzeit und die Abtastlänge. Im jeweiligen Speicher 53 und/oder 55, welcher als Quotientenbildner ausgebildet sein kann, wird ein Vergleich zwischen der tatsächlichen Ist-Abtastzeit, von welcher die Einrichtung 51 ein entsprechendes Signal liefert, und der Gesamtzeit, die bei unbehindertem Gesamtanschub gegeben ist und im Speicher 54 abgelegt ist, durchgeführt. Ferner kann ein Quotient gebildet werden aus der tatsächlich abgetasteten Auszugslänge des Abtastmediums, von der die Einrichtung 52 ein entsprechendes Signal liefert, mit der Gesamtauszugslänge, von der ein entsprechender Wert im Speicher 56 abgelegt ist. Beide oder einer der beiden so gebildeten Quotienten werden einer Steuereinrichtung 57 zugeführt. Die Steuereinrichtung 57 ist mit den Zündeinrichtungen, welche den jeweiligen Gasgeneratoren 16 bis 24 zugeordnet sind, verbunden. Hierdurch wird eine Steuerung der jeweiligen Gasgeneratorenzündung zur Befüllung der entsprechenden Fächer in den Kammern 5, 6, 7 der Gaskissenteile 2, 3, 4 erreicht.

Die Anzahl der jeweils gezündeten Gasgeneratoren entspricht dem Quotienten, der von der Vergleichseinrichtung 53 und/oder 55 gebildet wurde. Die Zündung der einzelnen Gasgeneratoren kann in zeitlicher Aufeinanderfolge geschehen. Auf diese Weise wird erreicht, daß dann, wenn ein Hindernis im Anschubweg des jeweiligen Gaskissenteils sich befindet, nur eine begrenzte Anzahl der zugeordneten Gasgeneratoren 16 bis 24 zum Füllen der entsprechenden Fächer in den Kammern der Gaskissenteile gezündet wird. Die auf das Hindernis einwirkende Kraft ist aufgrund des veringerten Füllvolumens geringer als beim voll gefüllten Gaskissen 1.

In gleicher Weise kann in Abhängigkeit von dem Quotientenwert, den der Vergleich 53 und/oder Vergleich 55 liefert, eine Ventilsteuerung in der Weise durchgeführt werden, daß eine entsprechende Gasmenge dem jeweiligen Kissenteil zugeleitet wird, so daß der entsprechende Befüllungsgrad im Gaskissen erreicht ist. Hierzu kann eine in Fig. 7 dargestellte Blendeneinrichtung verwendet werden, welche als kreiszylindrische Blende ausgebildet ist und den Außenmantel des Gasgenerators 15 umgibt. In der Fig. 7 ist sowohl der Querschnitt des Gasgenerators 15 als auch der Blende 63 dargestellt. Der Gasgenerator 15 besitzt an seinem Umfang Gasauslaßöffnungen 60, die gleichmäßig in axialer Länge und in Umfangsrichtung verteilt sind. Die ausströmende Gasmenge wird durch die von der Blende 63 vermittelte axiale Führung und Umfangsführung zu Blendenöffnungen 58 und 59 geführt, welche beim Beginn des Füllvorgangs mit den Gasführungen 12, 13 des Defusers fluchten. In den Gasführungen 12, 13 können Leitbleche 45 vorgesehen sein, welche die Spreizwirkung beim Entfalten der seitlichen Kissenteile 2, 3 unterstützen.

Solange ein ungehinderter Anschub der Kissen-

teile erfolgt, wird die vom Gasgenerator 15 abgegebene Gasmenge im zylindrischen Hohlraum der Blende gesammelt und strömt aus den Blendenöffnungen 58 und 59 in die zugeordneten Gasführungen 12 und 13 zum Befüllen der seitlichen Kissenteile 2 und 3. Sobald der Anschub durch ein Hindernis gehemmt wird, findet die im Zusammenhang mit der Fig. 9 erläuterte Aktivierung der zugeordneten Steuereinrichtung 57 statt. In Abhängigkeit von dem Quotientenwert, den der bzw. die Vergleich 53 und/oder 55 liefern, werden in den entsprechenden Kissenteilen noch die entsprechenden Fächer der Kammern gefüllt. Das weitere Befüllen wird durch Drehen der Blende 63 unterbrochen. Dabei werden die Blendenöffnungen 58, 59 von ihren den Gasführungen 12, 13 gegenüber liegenden Positionen wegbewegt und das Gas in eine andere Richtung umgeleitet. Durch die Gasführungen 12, 13 wird kein Gas mehr zugeführt. Diese sind durch den Zylindermantel der Blende 63 abgedeckt.

Im Ausführungsbeispiel ist eine einteilige Blende dargestellt. Es ist jedoch auch möglich, die Blende 63 zweiteilig auszubilden, so daß separat der Blendenteil, welcher die Blendenöffnung 58 enthält, und der Blendenteil, welcher die Blendenöffnung 59 enthält, gesteuert werden können.

Falls die Befüllung des mittleren Kissenteils ebenfalls über eine zugeordnete Gaszuführung erfolgt, kann auch die dieser Gaszuführung zugeordnete Blendenöffnung separat gesteuert werden. Auf diese Weise läßt sich eine selektive Befüllung der jeweiligen Kammern in Abhängigkeit von unbehindertem Anschub des jeweiligen Kissenteils erreichen, wobei für jedes Kissenteil eine in der Fig. 9 dargestellte Überwachungs- und Steuereinrichtung vorgesehen ist.

Die Steuerung der Füllgaszufuhr kann auch in der Weise erfolgen, daß in beliebigen der schematisch in der Fig. 10 dargestellten Füllstufen (a) bis (e) der Füllvorgang in Abhängigkeit vom ungehinderten Anschub des sich entfaltenden Gaskissens angehalten ist.

In der Fig. 8 ist eine Draufsicht auf das Ausführungsbeispiel der Fig. 7 dargestellt. Hierbei wird das Gaskissen an seinem Rand mit einem umlaufenden Befestigungsrahmen 43 fest mit dem Boden einer Airbagwanne 44 verbunden. Die Airbagwanne 44 kann integraler Bestandteil einer Instrumententafel sein. Beim dargestellten Ausführungsbeispiel ist der Gasgenerator 15 unmittelbar unter der Airbagwanne 44 angeordnet und kann mit dieser zu einem Modul verbunden sein. Es ist jedoch auch möglich, den Gasgenerator 15 getrennt von der Airbagwanne anzuordnen, wobei dann in gleicher Weise wie die Gaszuführungen 12, 13 entsprechende Fortsätze an die Airbagwanne angeformt sind, zu denen das von der Blende 63 eingeblendete Gas geleitet wird. Hierzu sind der Gasgenerator 15 und die um seinen Umfang angeordnete drehbare ringförmige Blende an einem geeigneten Ort, insbesondere an einem festen Teil des Fahrzeugaufbaus, fest angeordnet. Falls auch für das mittlere Kissenteil 4 eine



separate Gaszuleitung vorgesehen ist, wird auch hierfür eine entsprechende Anordnung an der Airbagwanne 44 vorgesehen.

Ferner ist an der Rückseite der Kammer 5 des mittleren Kissenanteils ein Überdruckventil 42, beispielsweise in Form von einer oder mehreren Ventilkappen (zwei Ventilkappen beim Ausführungsbeispiel) vorgesehen. Dieses Überdruckventil öffnet, wenn in der Kammer 5 des mittleren Kissenanteils 4 ein Fülldruck herrscht, der den eingestellten Sollwert überschreitet. Dies kann beispielsweise dann geschehen, wenn der Körper des Beifahrers in den mittleren Kissenanteil 4 eintaucht. Hierdurch wird gewährleistet, daß das Kissen Gewebe nicht wie eine harte Wand wirkt, sondern das eintauchende Körperteil sanft auffängt.

Wie aus der Fig. 6 zu ersehen ist, stützt sich das oben liegende Gaskissen 1 im Bereich des Armaturenbrettes und auch in einem sich an die Frontscheibe anschließenden Dachbereich und zum Teil an der Frontscheibe des Kraftfahrzeuges ab. Hierdurch erreicht man ebenfalls eine Verringerung des Füllvolumens und der beim Aufblasen wirkenden Kräfte.

Am Beifahrersitz 26 kann ferner ein Begrenzungsriegel 28 (Fig. 6) vorgesehen sein, welcher beim Befestigen des Kindersitzes 27 in einem Begrenzungsfreiraum einer fahrzeugfesten Unterschiene 29 eintaucht. Der Begrenzungs- bzw. Bewegungsfreiraum für den Fahrzeugsitz ist nach vorne hin begrenzt durch einen Anschlag 30. Hierdurch wird gewährleistet, daß bei am Beifahrersitz 26 befestigten Kindersitz 27 der Beifahrersitz 26 nur in eine Position gebracht werden kann, in welcher keine überhöhten Krafteinwirkungen auf den Kindersitz in den verschiedenen Neigungsstellungen der Lehne des Kindersitzes einwirken. Durch den Anschlag 16 wird die vordere Position begrenzt. Hierdurch wird ein Sicherheitsabstand gewährleistet.

#### Patentansprüche

1. Beifahrerairbag mit einem im Normalbetrieb in einer Instrumententafel eines Kraftfahrzeugs angeordneten und infolge einer Sensorauslösung mit einem Füllgas aufblasbaren Aufprallschutz, der in drei separat aufblasbare Kammern umfassende Kissenanteile, nämlich ein mittleres Kissenanteil und zwei seitliche Kissenanteile unterteilt ist, dadurch gekennzeichnet, daß die Kammern (6, 7) der beiden seitlichen Kissenanteile (2, 3) über die Gasführungen (12, 13) zeitlich vor dem mittleren Kissenanteil (4) füllbar sind.
2. Beifahrerairbag nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die seitlichen Kissenanteile (2, 3) im aufgeblasenen Zustand zumindest einen Abstand voneinander aufweisen, welcher der Breite eines Kindersitzes (9) entspricht.
3. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 oder

2, dadurch gekennzeichnet, daß die seitlichen Kissenanteile (2, 3) im aufgeblasenen Zustand weiter in den Fahrzeuginnenraum ragen als das mittlere Kissenanteil (4).

4. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß das Gaskissen (1) beim Aufblasen in den Fahrzeuginnenraum vor den Beifahrervordersitz (14) bewegbar ist.
5. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß das Gaskissen (1) wenigstens drei Kammern (5, 6, 7) aufweist, von denen zwei Kammern (6, 7) zum Aufblasen der beiden seitlichen Kissenanteile (2, 3) und wenigstens eine Kammer (5) zum Aufblasen des mittleren Kissenanteils (4) dienen.
6. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß durch das Füllen der Kammern (6, 7) in den beiden seitlichen Kissenanteilen (2, 3) Strömungswege (8 - 11) zum nachfolgenden Füllen des mittleren Kissenanteils (4) geöffnet sind.
7. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß in die Kammern (6, 7) der beiden seitlichen Kissenanteile (2, 3) Gasführungen für bezüglich einer vertikalen Mittelebene im Winkel schräg nach außen gerichtete Füllgasströmungen (12, 13) gerichtet sind.
8. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß die beiden seitlichen Kissenanteile (2, 3) über ein Verbundkissenanteil (39) bevorzugt an ihren oberen Enden verbunden sind.
9. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß das mittlere Kissenanteil (4) über die Kammern (6, 7) der beiden seitlichen Kissenanteile (2, 3) gefüllt ist.
10. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß das Verbundkissenanteil (39) über die Kammern (6, 7) der beiden seitlichen Kissenanteile (2, 3) gefüllt ist.
11. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, daß das Gaskissen (1) mit separater Kammerfaltung in einem Fach unterhalb einer Abdeckung (32), welche Sollbruchstellen (34) aufweist, im Ruhezustand angeordnet ist.
12. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, daß die pro Zeiteinheit in die jeweiligen Kammern (5, 6, 7) gelieferte Gasmenge durch den ungehinderten Vorschub des

- Gaskissens (1) in den Fahrgastraum gesteuert ist.
13. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 bis 12, dadurch gekennzeichnet, daß die in die jeweiligen Kammern (5, 6, 7) gelieferte Gasmenge proportional einer abgetasteten Länge des ungehinderten Vorschubs des Gaskissens (1), insbesondere des jeweiligen Kissentails (2, 3, 4, 39) in den Fahrgastraum ist. 5
  14. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 bis 13, dadurch gekennzeichnet, daß der sich zeitlich an die Vorschubabtastung anschließende Füllvorgang in Abhängigkeit von der abgetasteten Vorschublänge und/oder -zeit beendbar ist. 10
  15. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 bis 14, dadurch gekennzeichnet, daß die den jeweiligen Kammern (5, 6, 7) zugeführte Füllgasmenge stufenweise zuführbar ist. 15
  16. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 bis 15, dadurch gekennzeichnet, daß von einer durch eine Füllgasquelle (15; 16 bis 24) gelieferte Gasmenge eine dem ungehinderten Gaskissenvorschub proportionale Teilgasmenge den jeweiligen Kammern (5, 6, 7) des Gaskissens (1) zugeleitet ist und die restliche Gasmenge umgeleitet ist. 20
  17. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 bis 16, dadurch gekennzeichnet, daß die den jeweiligen Kammern (5, 6, 7) gelieferte Gasmenge durch Ventilsteuerung eingestellt ist. 25
  18. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 bis 16, dadurch gekennzeichnet, daß die den jeweiligen Kammern (5, 6, 7) gelieferte Gasmenge durch eine oder mehrere gesteuerte Blenden (41), die im Strömungsweg zwischen der Gasquelle (15; 16 bis 24) und den jeweiligen Kammern (5, 6, 7) vorgesehen ist bzw. sind, eingestellt ist. 30
  19. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 bis 18, dadurch gekennzeichnet, daß in der Abtastphase die ungehinderte Vorschublänge und/oder -zeit erfaßbar ist. 35
  20. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 bis 19, dadurch gekennzeichnet, daß in der Abtastphase die Vorschubgeschwindigkeit abtastbar und eine Verringerung der Vorschubgeschwindigkeit erfaßbar ist. 40
  21. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 bis 20, dadurch gekennzeichnet, daß zum Füllen der jeweiligen Kammern (5, 6, 7) des Gaskissens (1) mehrere Gasgeneratoren (16 - 24) vorgesehen sind. 45
  22. Beifahrerairbag nach Anspruch 21, dadurch gekennzeichnet, daß die Gasgeneratoren (16 - 24) proportional und/oder in Abhängigkeit des abgetasteten ungehinderten Vorschubs des Gaskissens (1) gezündet sind. 50
  23. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 bis 22, dadurch gekennzeichnet, daß die jeweiligen Kammern (5, 6, 7) des Gaskissens (1) in mehrere Fächer durch mittels Fülldruck trennbare Verschlüsse (Trennwände 16) unterteilt sind und daß die Fächer in Abhängigkeit von der Vorschubabtastung füllbar sind. 55
  24. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 bis 23, gekennzeichnet, daß die Fächer in der Weise zueinander angeordnet sind, daß bei einer teilweisen Befüllung des Gaskissens (1), das Kissenge- webe straff gespannt ist.
  25. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 bis 24, dadurch gekennzeichnet, daß die trennbaren Verschlüsse (Trennwände 16) etwa senkrecht zur Vorschubrichtung verlaufen.
  26. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 bis 25, dadurch gekennzeichnet, daß zum Befüllen der jeweiligen Kammern (5, 6, 7) des Gaskissens (1) ein Gasgenerator (15) vorgesehen ist.
  27. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 bis 26, dadurch gekennzeichnet, daß im mittleren Kisse- nenteil (4) ein niedrigerer Fülldruck vorliegt als in den beiden seitlichen Kissenteilen (2, 3).
  28. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 bis 27, dadurch gekennzeichnet, daß der Füllgasdruck insbesondere im mittleren Kisseenteil (4) in Abhän- gigkeit vom Gewicht des auf den Beifahrersitz befindlichen Fahrzeuginsassen eingestellt ist.
  29. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 bis 28, dadurch gekennzeichnet, daß für die Kammer (5) des mittleren Kissentails (4) ein Überdruckventil (42) vorgesehen ist, das dann geöffnet ist, wenn in der Kammer (5) ein Fülldruck herrscht, der den ein- gestellten Sollwert überschreitet.
  30. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 bis 29, dadurch gekennzeichnet, daß in den Gasfüh- rungen (12, 13) zu den Kammern der Kissenteile (2, 3, 4) Leitbleche (45) vorgesehen sind.
  31. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 bis 30, dadurch gekennzeichnet, daß das Gaskissen (1) mit einem Befestigungsrahmen (43) an einer Airbagwanne (44), welche in die Instrumententafel integriert ist, befestigt ist.

32. Beifahrerairbag nach einem der Ansprüche 1 bis 31, dadurch gekennzeichnet, daß an die Airbagwanne (44) die Gasführungen (12, 13) zu den Kammern (5, 6, 7) der Kissensteile (2, 3, 4) angeformt sind.

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

Fig 1 (A)

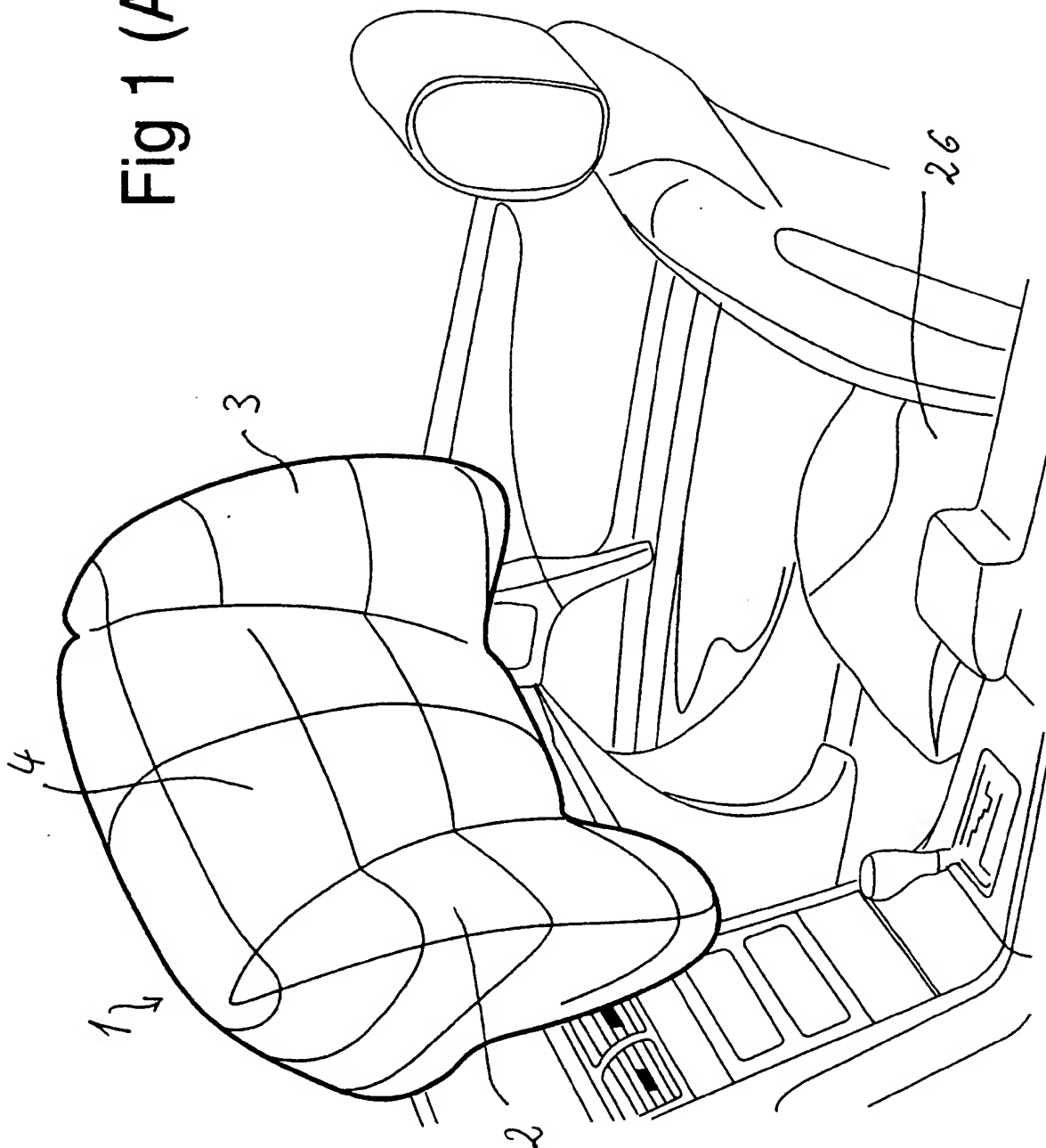


Fig 1 (B)

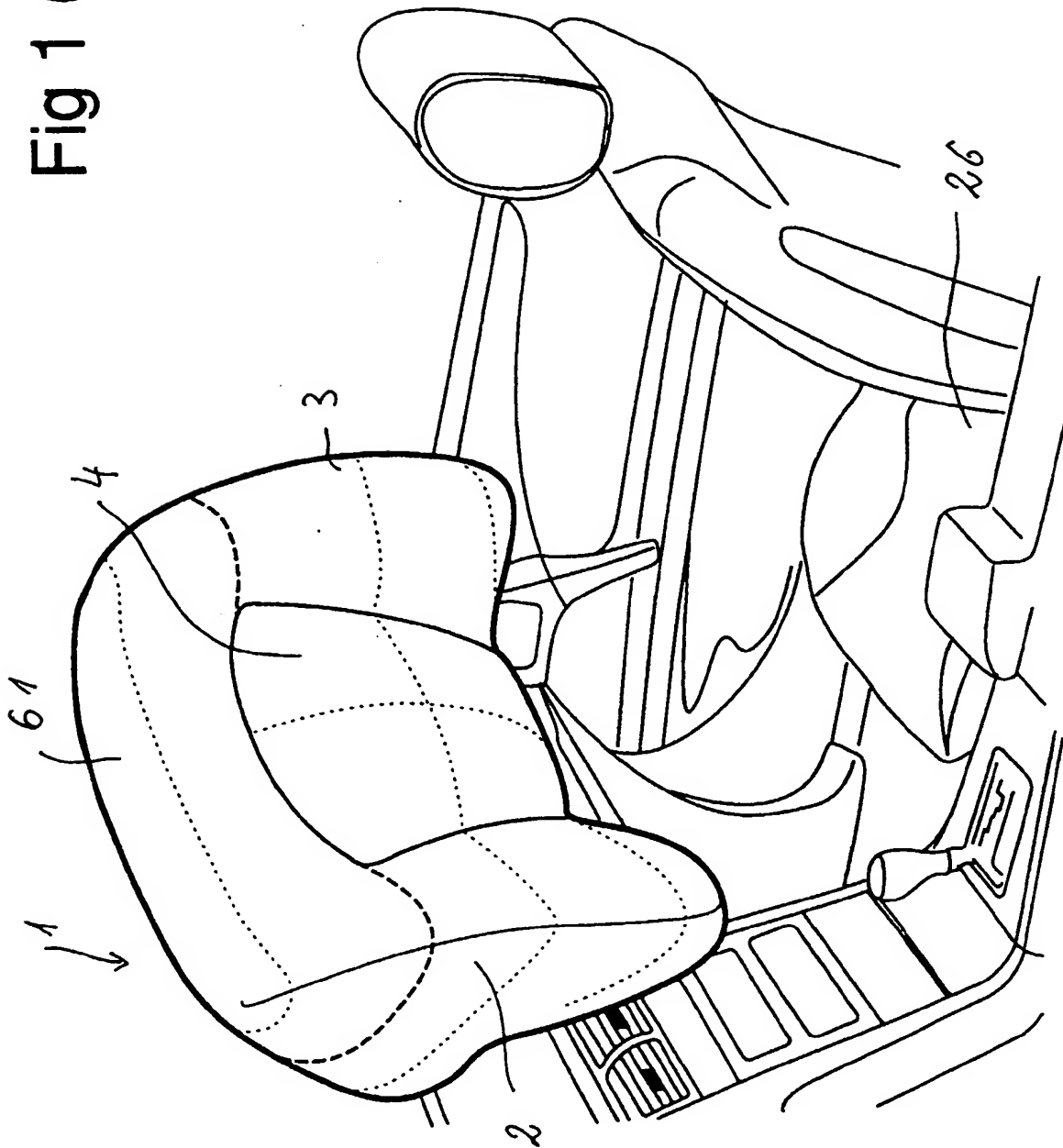
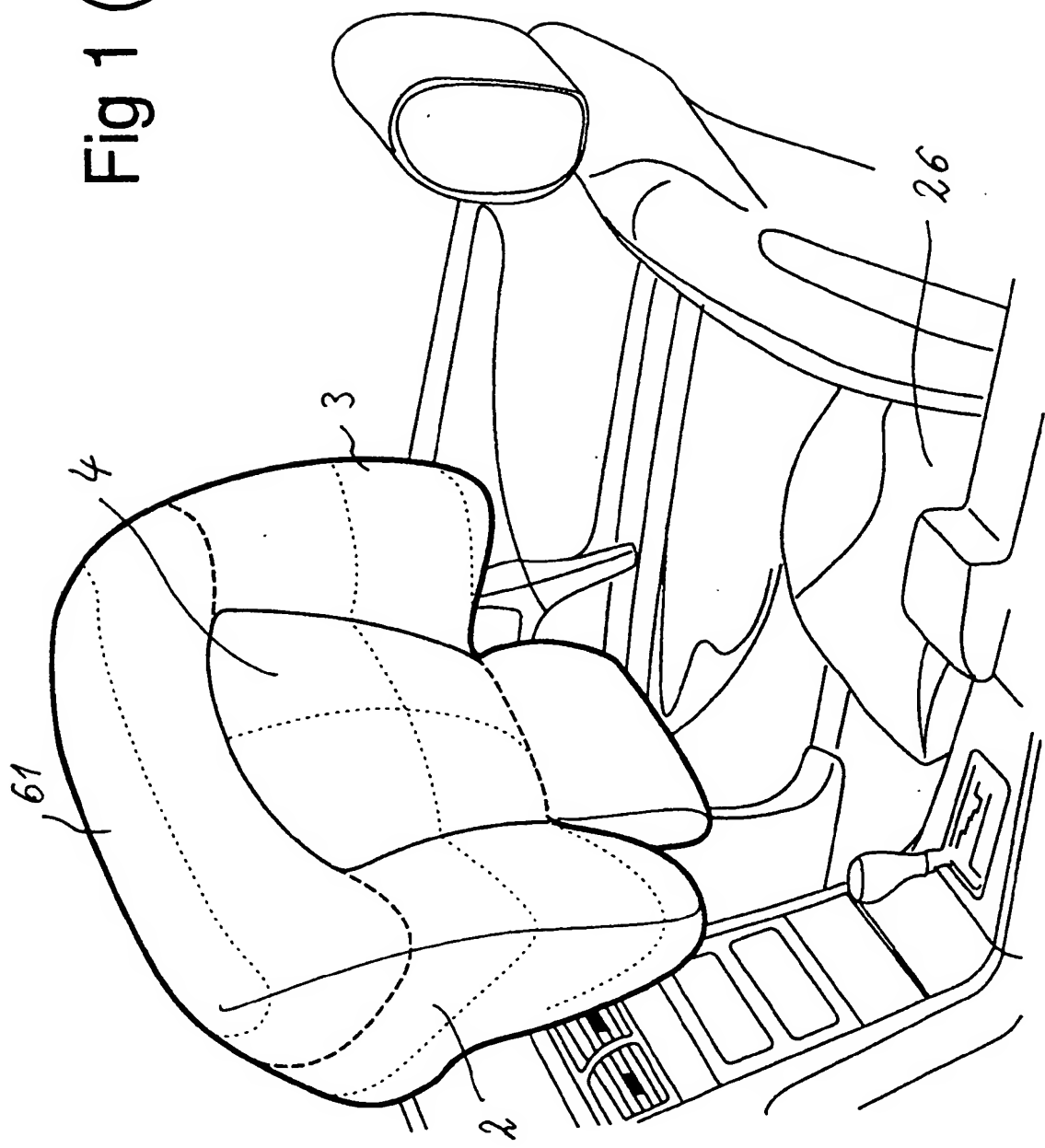
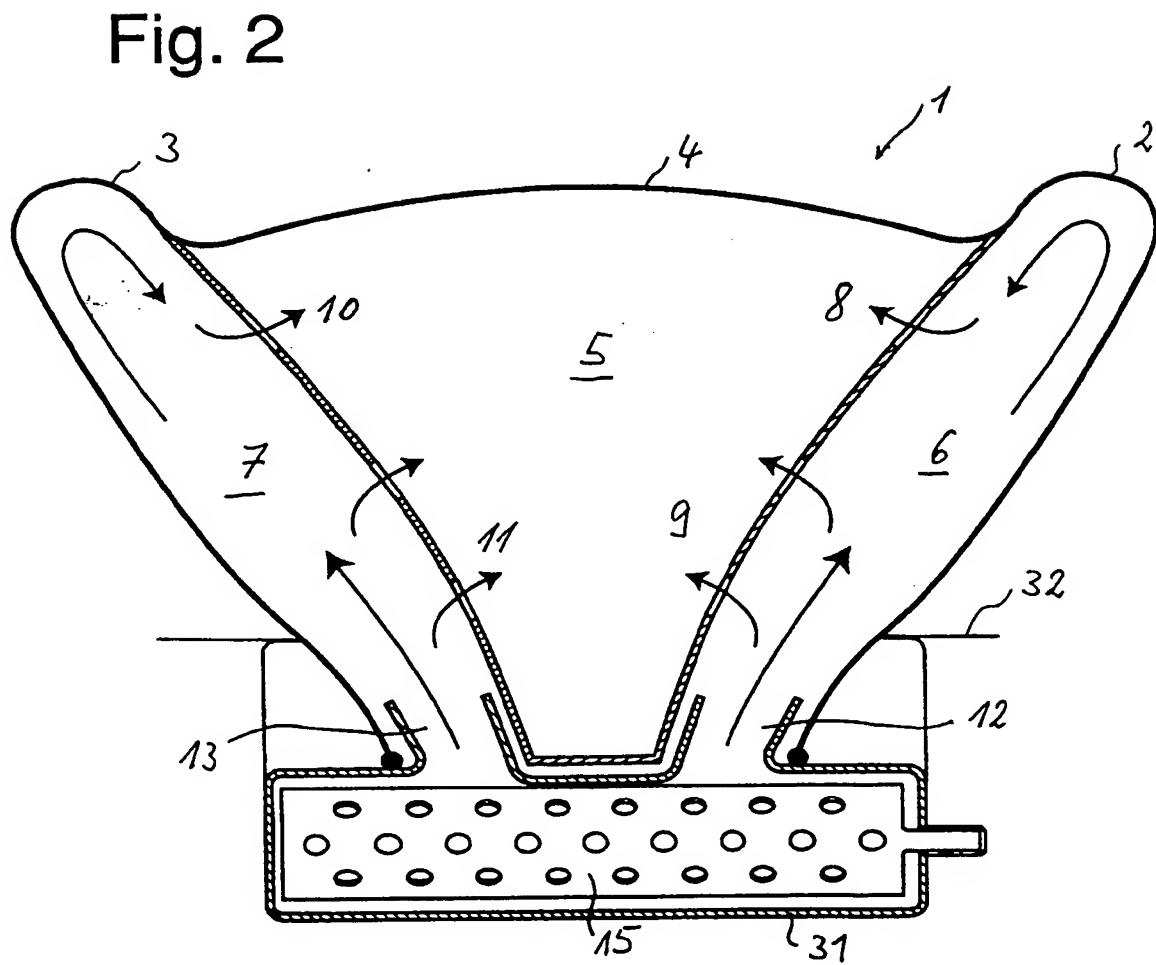
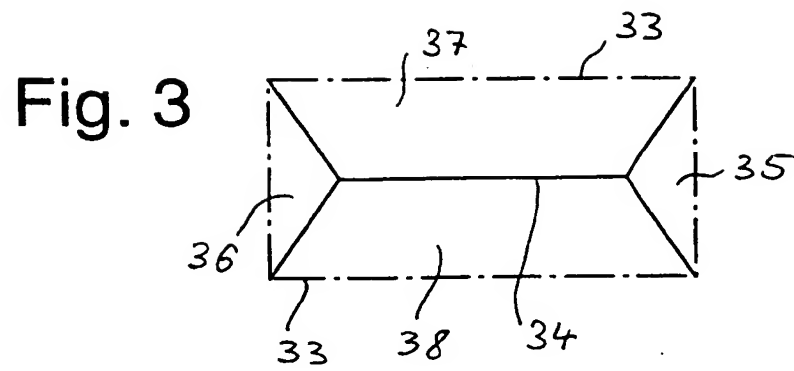


Fig 1 (C)







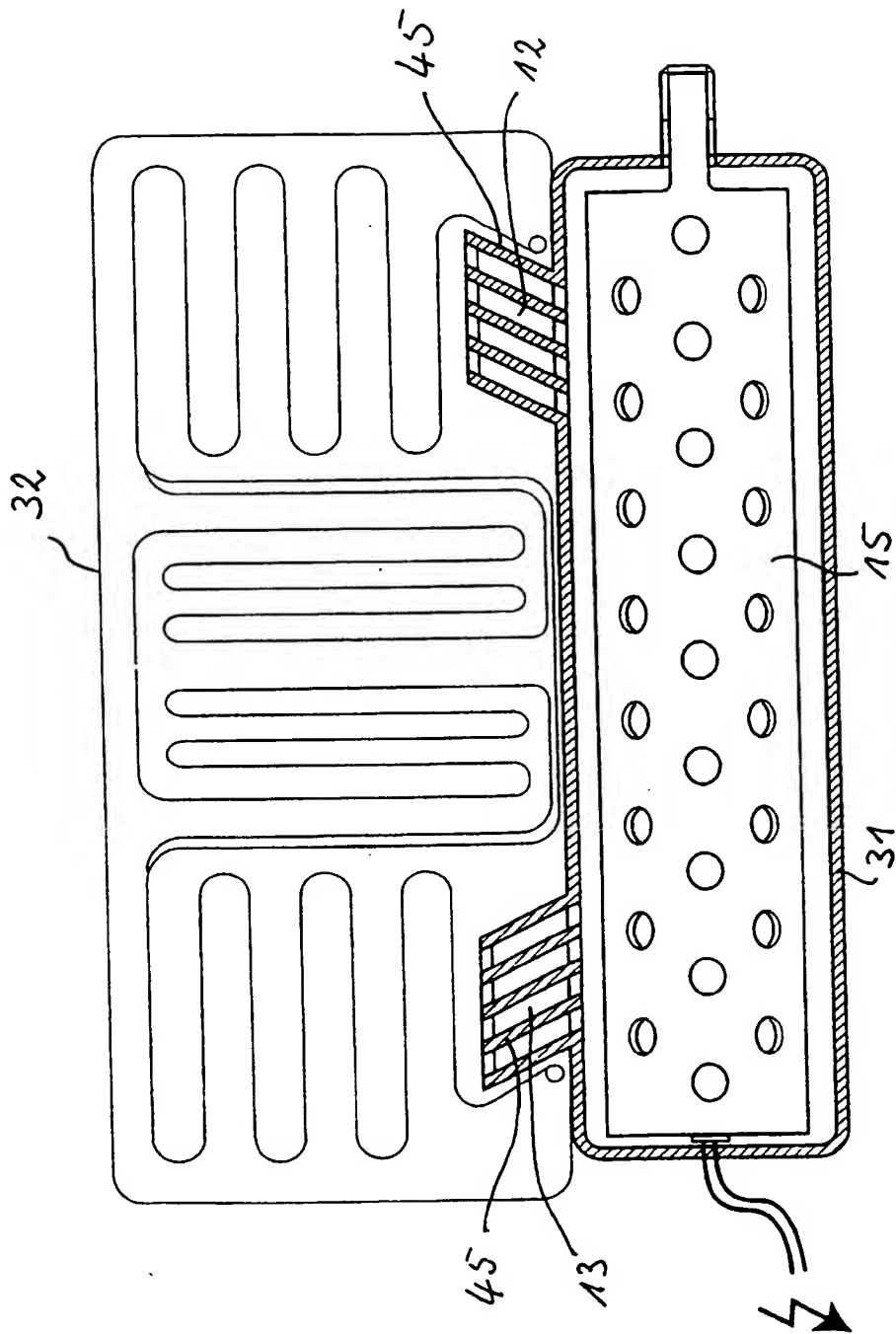
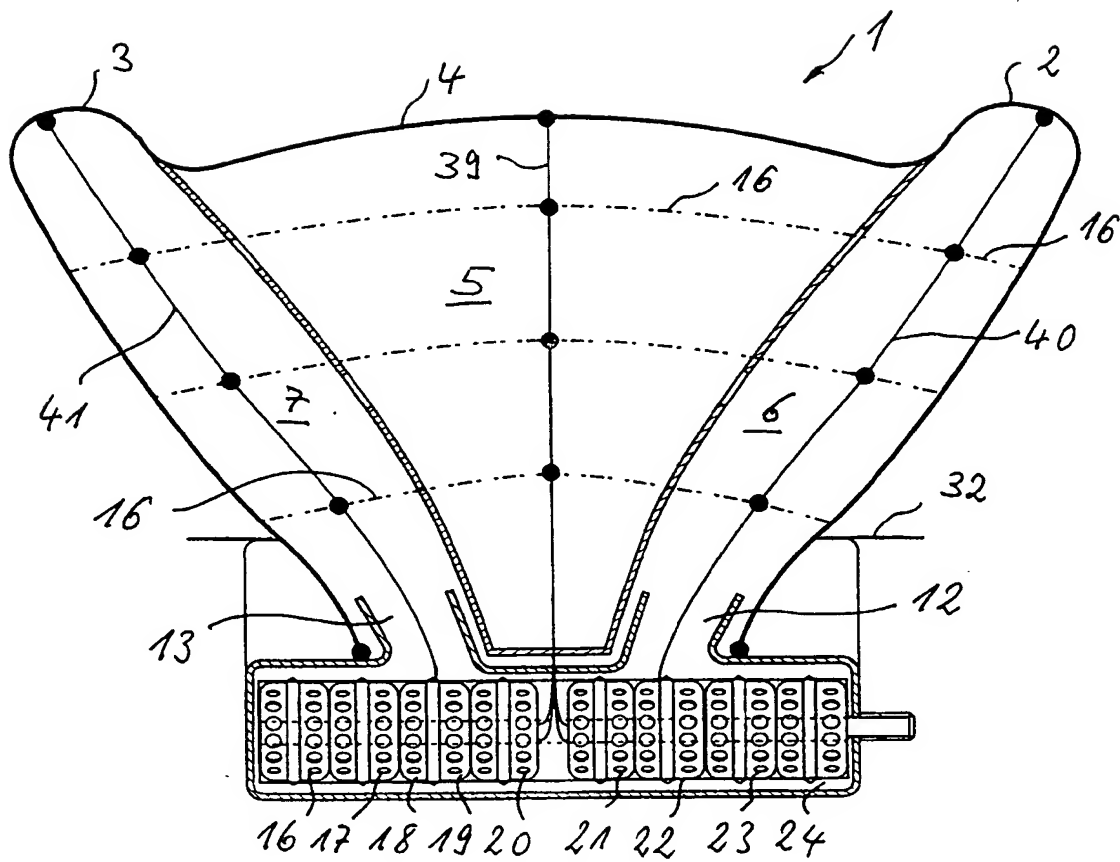
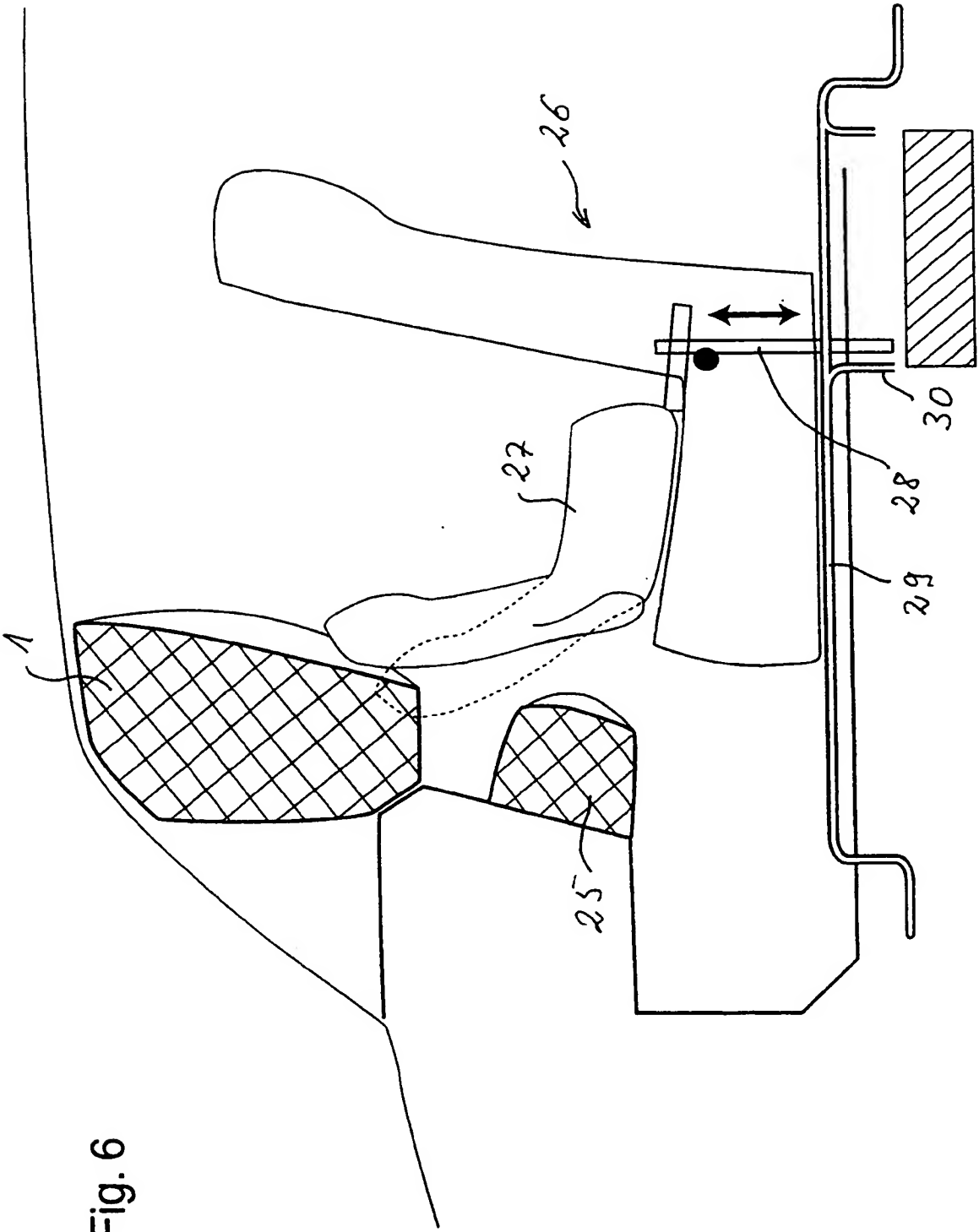


Fig. 4

Fig. 5





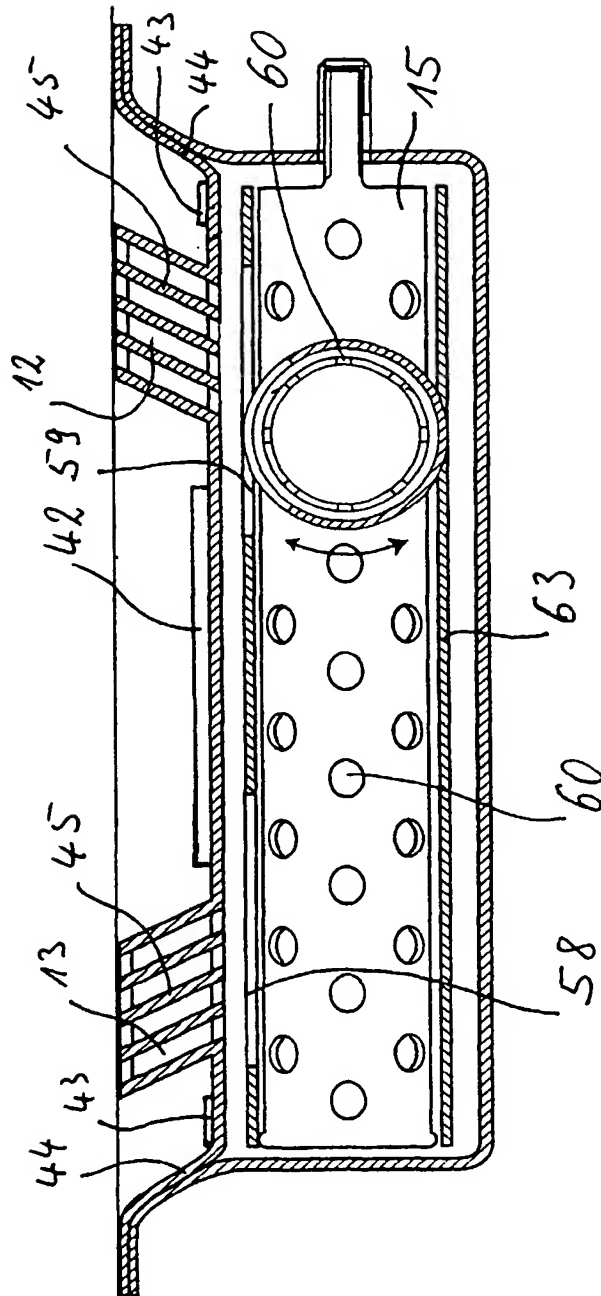


Fig. 7

Fig. 8

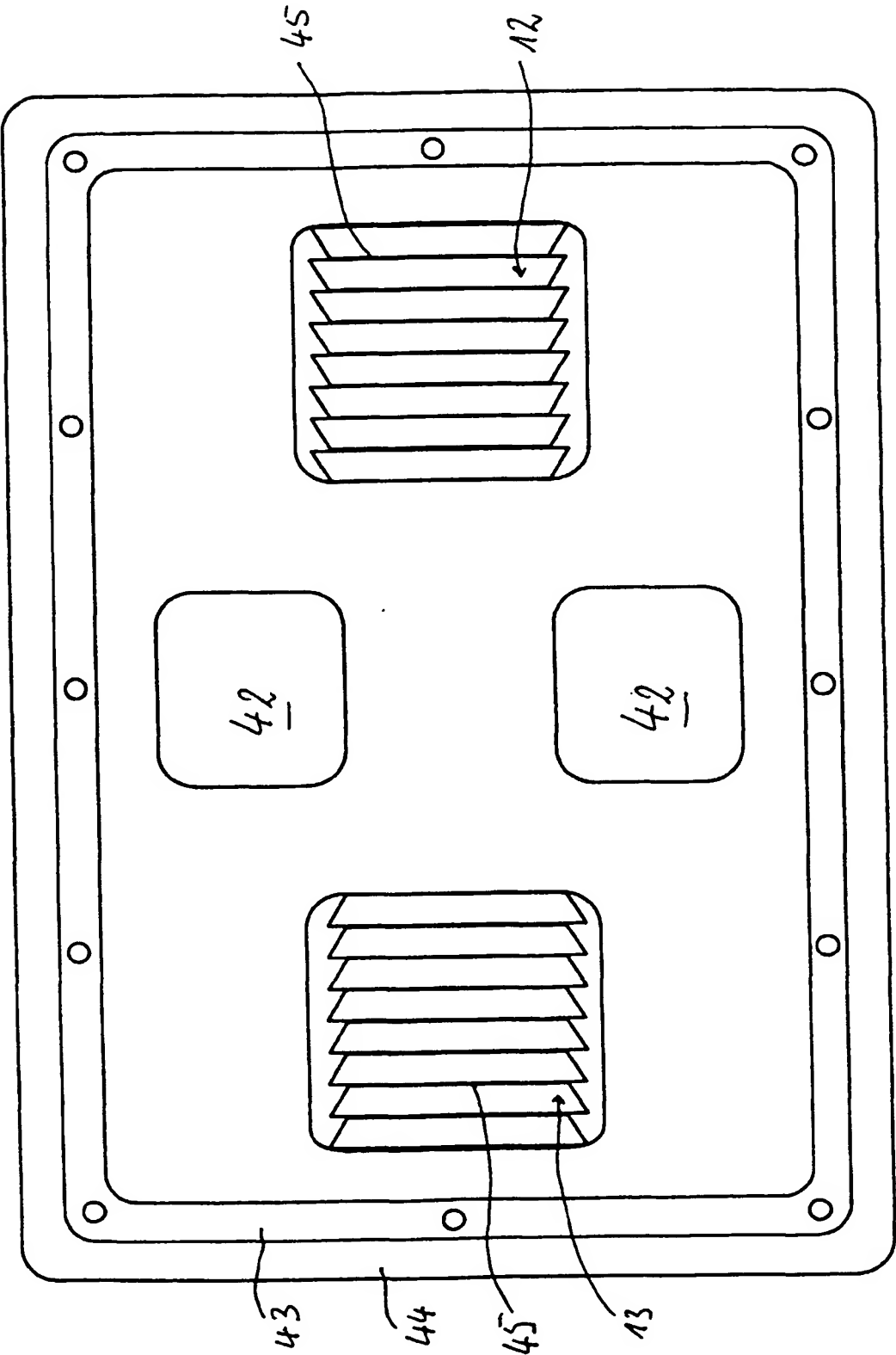


Fig. 9

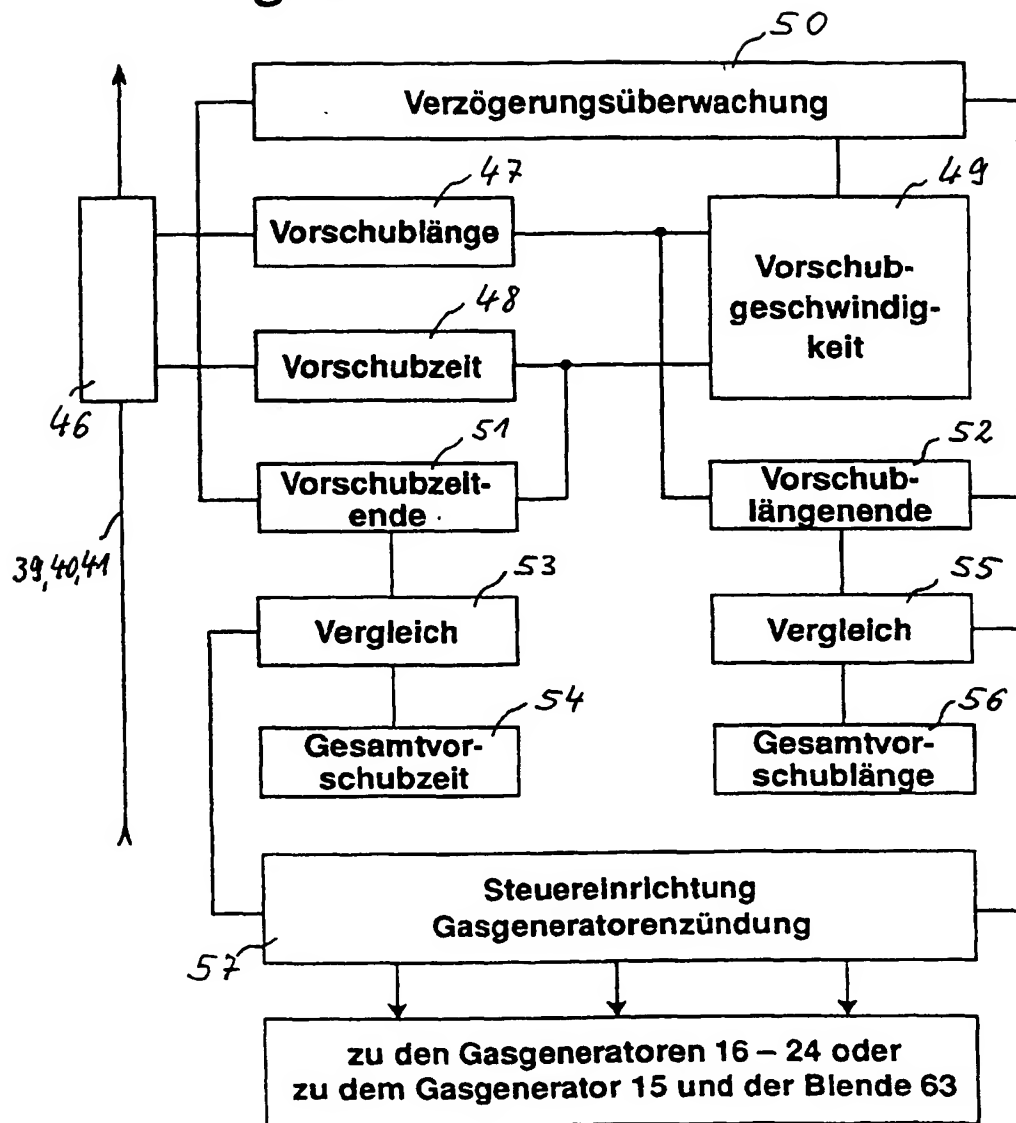
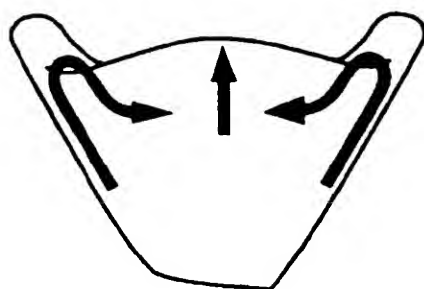
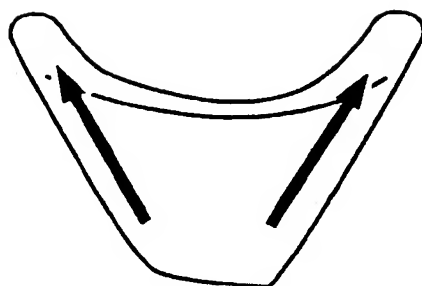


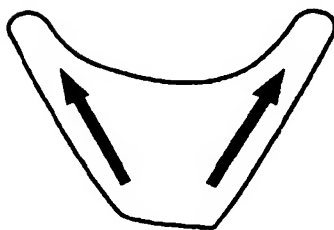
Fig. 10



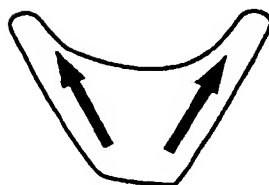
(e)



(d)



(c)



(b)



(a)





Europäisches  
Patentamt

# EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung  
EP 98 10 2444

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
D, Y	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 015, no. 168 (M-1107), 26. April 1991 & JP 03 032956 A (MAZDA MOTOR CORP), 13. Februar 1991, * Zusammenfassung *	1, 3-6, 9, 26, 27	B60R21/24 B60R21/22 B60R21/26 B60R21/32
A	---	2, 11, 29, 31, 32	
Y	WO 90 09908 A (AUTOMOTIVE TECHNOLOGIES INT., INC.) 7. September 1990 * Seite 12, Absatz 3; Anspruch 8; Abbildung 10 *	1, 3-6, 9, 26, 27	
A	---	8, 29	
A	DE 20 53 565 A (VOLKSWAGENWERK AG) 4. Mai 1972 * Seite 2, Zeile 2 - Zeile 4; Ansprüche 1, 5, 6; Abbildung 4 *	1-5, 26	
A	DE 296 05 585 U (LUTTER, G.) 21. November 1996 * das ganze Dokument *	1, 4, 7, 21	
A	GB 2 289 653 A (AUTOMOTIVE TECHNOLOGIES INT., INC.) 29. November 1995 * Seite 1, Absatz 3 - Seite 3 * * Seite 13, Absatz 4 - Seite 18, Absatz 2; Abbildungen 2-6 *	1, 4, 12, 16, 26	
A	US 5 282 646 A (MELVIN ET AL.) 1. Februar 1994 * das ganze Dokument *	1, 4, 12, 13, 17, 18, 26	
	---		
	-/--		
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort		Abschlußdatum der Recherche	
DEN HAAG		5. Juni 1998	
Prüfer		Dubois, B	
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE			
<p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet  Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer  anderen Veröffentlichung derselben Kategorie  A : technologischer Hintergrund  O : nichtschriftliche Offenbarung  P : Zwischenliteratur</p> <p>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze  E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder  nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist  D : in der Anmeldung angeführtes Dokument  L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument  &amp; : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes  Dokument</p>			

EPO FORM 1503.03.92 (P4/C03)



Europäisches  
Patentamt

# EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung  
EP 98 10 2444

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
A	US 5 413 378 A (STEFFENS, JR. ET AL.) 9. Mai 1995  * Zusammenfassung; Abbildungen 1,2 * * Spalte 4, Zeile 63 - Spalte 5, Zeile 7 *	12, 15-17, 21,22,28	
A	DE 40 41 049 A (SIEMENS AG) 2. Juli 1992  * Zusammenfassung; Ansprüche; Abbildungen *	12, 15-17,26	
A	DE 195 26 334 A (ROBERT BOSCH GMBH) 23. Januar 1997 * das ganze Dokument *	12,15, 21,22	
D,P, A	DE 196 11 384 A (HS TECHNIK UND DESIGN TECHNISCHE ENTWICKLUNGEN GMBH) 25. September 1997 * das ganze Dokument *	12-15, 19-22	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.6)
Recherchenort <b>DEN HAAG</b>			Abschlußdatum der Recherche <b>5. Juni 1998</b>
Prüfer <b>Dubois, B</b>			
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument			

EPO FORM 1503 03 92 (P4/C03)